

Patrick Biedenkapp

PILOT PATRICK



PILOT PATRICK

Mein glamourös-unglamouröses
Leben als Jetset-Pilot



riva

Patrick Biedenkapp

PILOT PATRICK

Patrick Biedenkapp

PILOT PATRICK



PILOT PATRICK

Mein glamourös-unglamouröses
Leben als Jetset-Pilot

riva

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie. Detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Die Bilder stammen aus dem privaten Archiv des Autors.

Für Fragen und Anregungen:

info@rivaverlag.de

Alle Geschichten, die in diesem Buch erzählt werden, sind authentische Geschichten. Jedoch wurden aus persönlichkeitsrechtlichen Gründen einige Personen- und Firmennamen durch Pseudonyme ersetzt und Orte sowie alle anderen charakteristischen Merkmale abgeändert.

Originalausgabe

1. Auflage 2020

© 2020 by riva Verlag, ein Imprint der Münchner Verlagsgruppe GmbH

Nymphenburger Straße 86

D-80636 München

Tel.: 089 651285-0

Fax: 089 652096

Alle Rechte, insbesondere das Recht der Vervielfältigung und Verbreitung sowie der Übersetzung, vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form (durch Fotokopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung des Verlages reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme gespeichert, verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Unter Mitarbeit von: Peter Peschke

Lektorat: Clemens Hoffmann

Umschlaggestaltung: Marc-Torben Fischer

Satz: Digital Design, Eka Rost

Druck: GGP Media GmbH, Pößneck

Printed in Germany

ISBN Print 978-3-7423-1501-4

ISBN E-Book (PDF) 978-3-7453-1167-9

ISBN E-Book (EPUB, Mobi) 978-3-7453-1168-6

Weitere Informationen zum Verlag finden Sie unter:

www.rivaverlag.de

Beachten Sie auch unsere weiteren Verlage unter www.m-vg.de.

INHALT

KAPITEL 1 – Einmal Glamour, bitte – ein ganz »normaler« erster Arbeitstag 9

Kleine Superstars und riesige Mengen Fleischbällchen..... 13

KAPITEL 2 – Achterbahn-Architekt und andere zauberhafte Berufswünsche 17

Kleine Bruchlandung vor dem Abheben:

Der Weg zur Ausbildung 21

Von ATC bis *WTF?!:*

Erste Theorie und Pilotensprech..... 26

Viel Spaß ... und *happy landings:*

Mein erster Flug 29

Betankt wird das Flugzeug, nicht der Pilot:

Flugstunden in Zadar 39

Clever ist, wer trotzdem lernt:

Die ersten Prüfungen 42

Eine erste Tragödie in meiner jungen Fliegerkarriere 44

Raketenstart im Rentnerparadies:

Mein Instrumentenflug-Training in Florida 46

Zehn Tipps für angehende Piloten 51

Zurück nach Zadar:

Die dritte und letzte Praxisphase 56

Schnupperstunden im Simulator 58

KAPITEL 3 – Mindestens fünf Jahre Erfahrung, gerne auch Berufsanfänger: Die Jobsuche	61
Zehn Tipps für deine Bewerbung	66
Mit vollem Schub in ein neues Leben	70
Das Rundum-sorglos-Paket: Lassen Sie's unsere Sorge sein	73
Europas schönste Flughäfen	77
Die zweite Tragödie und die alte Frage der Flugsicherheit	80

KAPITEL 4 – Wir erwarten keine Turbulenzen, bitte halten Sie ihren Geldbeutel fest	85
<i>Zero Percent pleasure</i> in der Blow Up Hall	90
Können wir noch mal kurz umdrehen?	93
Olbias Catering-Mafia	96
Heilwasser und Joghurt vom ALDI	100
Tank leer, Kunde voll	103
Bitte warten Sie	107
Zwielichtige Gestalten	109
Stewardessen und Mätressen	114
Wir brauchen keine Putzkraft, wir haben einen Piloten	117
Für mich lieber kein Dessert	122
Ständig im Einsatz, nicht immer einsatzbereit	124
Das erwarten wir von Ihnen: Gutes Aussehen	129
Cowboys über den Wolken	132
Unterm Radar fliegen – aber warum eigentlich?	136
Berliner Ende	140

KAPITEL 5 – Hamburger Anfang: Neue Firma, alte Probleme	147
Pilotinnen und Stewards	152
FAQ: Wie ist das eigentlich bei euch Piloten?	154

... wenn Sie mich jetzt bitte entschuldigen würden, Herr Gorbatschow	160
Social Media: Wo Reichweite nicht in Tankfüllungen gemessen wird.....	162
Dienst ist Dienst, Schnaps ist Schnaps – und Instagram ist Instagram	171
Spektakuläre Kunstfliegerei	180
Bitte keine Fotos!	185

KAPITEL 6 – Alles eine Nummer größer 189

Privatjet oder Linienflug? Beides hat Vorteile	192
Wechseln auf den linken Sitz, oder: Mein Aufstieg zum Kapitän.....	196
Das Kapitäns-Training	200
Immer schön am Boden bleiben? Corona und die Folgen für die Luftfahrt	206

KAPITEL 7– Listen, Baby! 215

Was ins Handgepäck gehört:	216
Was ins Aufgabegepäck gehört:.....	217
Weitere Tipps zum richtigen Packen:	218
Zehn Tipps gegen Flugangst	219

KAPITEL



EINMAL GLAMOUR, BITTE –
EIN GANZ »NORMALER«
ERSTER ARBEITSTAG

Die Sache mit dem Glamour hatte ich mir definitiv anders vorgestellt.

Pilot für ein privates Flugunternehmen – das war doch ein Job, der täglich neue Abenteuer versprach. Einblicke in das Leben der Reichen und Schönen, der Stars und Sternchen: Brad Pitt und Angelina Jolie, Tom Ford oder Karl Lagerfeld würden sich von mir nach Nizza, London oder Paris fliegen lassen. Tägliche Begegnungen mit dem Jetset, mit dem Who is Who der Gesellschaft – und auch wenn ich nur ihr Pilot sein würde, wäre es doch ganz bestimmt aufregend und immer wieder neu. So in etwa hatte ich mir meinen ersten Job nach der Ausbildung ausgemalt.

Schöne, hochwertige Dinge hatten auf mich schon immer eine beinahe magische Anziehungskraft. Und in der Privatfliegerei, so viel war klar, würde ich den Menschen begegnen, die sich diese Dinge leisten konnten. Denn wer das nötige Kleingeld hat, ein Flugzeug anzumieten, um mal eben für ein Shopping-Wochenende von einem Kontinent auf den nächsten zu jetten, in dessen Leben findet Glamour auch sonst seinen Platz. Auf den weniger abwechslungsreichen Arbeitsalltag bei einem der vielen Anbieter von Linienflügen hatte ich damals eher keine Lust. Ich wollte lieber »die Prominenz« fliegen, um so ein bisschen in ihre Welt hineinschnuppern zu können. Irgendwie sexy würde er sein, mein erster Job, davon war ich überzeugt.

Mein erster Einsatz war dann aber – irgendwie ernüchternd. Es waren ein paar Wochen vergangen, seit ich meinen Arbeitsvertrag bei einem Berliner Anbieter für Privatfliegerei unterschrieben hatte. Direkt danach hatte dann erstmal das Warten begonnen. Zunächst darauf, dass man mir bei der zuständigen Behörde endlich meine Lizenz ausstellte. Als ich diese

dann endlich in den Händen hatte, wartete ich darauf, dass man mich im neuen Dienstplan berücksichtigen würde. Und schließlich war es dann ganz unverhofft und plötzlich so weit. Frühmorgens um halb sieben hatte das Handy mich aus dem Schlaf geklingelt. Ein Copilot sei erkrankt, nun müsse sofort Ersatz her. Wie schnell ich am Flughafen sein könnte? Ich ließ es auf einen Versuch ankommen. Ziemlich planlos warf ich in den Koffer, was mir zwischen die Finger geriet. Man hatte mir nicht sagen können, wie lang wir unterwegs sein würden, also wusste ich auch nicht, was ich unterwegs alles brauchen würde. Im Eiltempo bügelte ich meine Uniform – nur um mich auf dem Weg zum Flughafen die ganze Zeit über zu fragen, ob ich vor dem Verlassen der Wohnung auch wirklich das Bügeleisen ausgeschaltet hatte. Sicherlich ist das einer der Gedanken, mit dem sich in solch einem Moment sehr viele Menschen plagen. Eigentlich ist klar, dass wir uns grundlos sorgen – in aller Regel haben wir nur zu viel Zeit zum Grübeln. Und das wird nicht unbedingt besser, wenn man erstmal im Flieger sitzt. Mein Platz würde diesmal allerdings im Cockpit sein, was mich ganz bestimmt schnell auf andere Gedanken bringen würde. (Die Wohnung stand noch, als ich später wieder nach Hause kam. Das Bügeleisen hatte ich ausgeschaltet.)

Am *General Aviation Terminal* (kurz: GAT) des Flughafens Berlin-Schönefeld traf ich den Rest der Crew. Wir waren zu dritt: der Kapitän, eine polnische Stewardess und ich. Die Stewardess sah ich auf meinem Weg zum Flugzeug einen vollgepackten Discounter-Einkaufswagen über das Rollfeld bugsieren. Offenbar hatte man sie beauftragt, Getränke etc. für den Flug zu besorgen. Aber auch wenn ich Champagnerflaschen im Einkaufswagen entdecken konnte, bot das Ganze kaum ein

glamouröses Bild. Auch der Hangar, vor dem das Flugzeug stand, wirkte eher trostlos. Die Maschine selbst, eine Cessna vom Typ Citation XLS, war allerdings deutlich mehr als zehn Millionen wert.

Der Kapitän gehörte offenbar zu der Sorte Mensch, die einen Sprung ins kalte Wasser für die beste Art halten, Schwimmen zu lernen: Er erklärte mich ohne Umschweife zum PF, also zum *pilot flying*, was (wie man sich denken kann) bedeutet, dass ich derjenige sein würde, der die Maschine steuert, während der Kapitän in einem solchen Fall die Aufsicht übernimmt. Für mich wäre das Teil des sogenannten *Line Trainings*, bei dem man alle Abläufe des konkreten Flugbetriebs kennenlernt. Aber dass es gleich beim ersten Flug so sein sollte, überraschte mich dann doch etwas. Natürlich würde der Kapitän mich im Bedarfsfall anweisen und unterstützen; er wusste ja auch, dass das mein erster Einsatz für die Firma war. Trotzdem kam die ganze Sache für mich unerwartet und fühlte sich wie ein großer Vertrauensvorschuss an. Ich war stolz und aufgeregt zugleich.

Von Berlin ging es – zunächst planmäßig ohne Passagiere – nach Zürich. Das machte das »Lampenfieber« etwas erträglicher. Natürlich wusste ich, was zu tun war, nachdem ich meinen Platz rechts im Cockpit eingenommen hatte. Die Abläufe hatte ich während meiner Ausbildung immer und immer wieder geübt. Dennoch war all das ungewohnt für mich. Ich saß nicht im guten alten Flugsimulator, bei dem ich im Zweifelsfall mal eben »Pause« hätte drücken können. Es ging nicht, wie in der Ausbildung zumeist, darum, das richtige Verhalten in einer Notsituation durchzuspielen. Es handelte sich um einen gewöhnlichen Flug von A nach B, und so etwas hatte ich

bisher, wenn überhaupt, nur ohne Passagiere und Crew geübt. Außerdem waren wir spät dran – unsere VIP-Kundin würde bald in Zürich landen. Dort galt es den Flieger nun hinzusteuern. Die Privatfliegerei ist keine Branche, in der die Anbieter sich Unpünktlichkeit leisten können. Kurzum: Es ging jetzt darum, mein Können unter Beweis zu stellen. Fehler waren nicht erlaubt, und ich war entsprechend nervös. Aber ich fand mich im Cockpit gut zurecht. Alle Checks liefen nach Plan, die Maschine gehorchte meinen Handgriffen und Befehlen. Und schließlich hatten wir, meine Damen und Herren, unsere vorgesehene Flughöhe erreicht und nahmen Kurs auf Zürich.

Kleine Superstars und riesige Mengen Fleischbällchen

Am Flughafen Zürich machten wir die Maschine für den eigentlichen Einsatz startklar. Ein üppiges Catering stand zudem in der GAT bereit. Unsere Kundin, eine reiche Polin – genauer gesagt: die Tochter eines sehr reichen Polen –, ließ allerdings auf sich warten. Na schön, ich hatte wenigstens schon die erste Promi-Sichtung hinter mir: Die Lady mit der blonden Löwenmähne, die ich etwas unbeholfen aus einem anderen Privatflugzeug klettern sah, war die kolumbianische Popsängerin Shakira. »Kann die nicht laufen?«, hatte ich mich noch gefragt. Auf den ersten Blick hätte man meinen können, sie sei nicht mehr ganz nüchtern, wie sie da über das asphaltierte Vorfeld zum Terminal taumelte. Bei genauerem Hinsehen stellte ich fest, dass ihr Hauptproblem wohl die riesigen Plateausohlen waren, die unter ihren Schuhen klebten (und mit denen sie immerhin locker über die 1,70-Meter-Grenze

kam, obwohl sie in Wirklichkeit gerade mal 1,57 Meter groß ist). In Sachen Schuhmode war die Gute vielleicht nicht ganz up to date, aber immerhin: Ein kurzer Blick auf einen Weltstar am ersten Arbeitstag war mir dank ihr vergönnt. Baff war ich außerdem über die Berge von Gepäck, mit denen Shakira reiste. Massenweise Koffer und Taschen wurden hinter ihr aus dem Flugzeug gehievt. Die Maschine war ebenfalls eine Cessna Citation XLS, also bekam ich auch gleich eine Ahnung davon, was mich in Zukunft erwartete. Das Ein- und Ausladen des Gepäcks würde nämlich Aufgabe der Crew sein.

Wir waren bereit für den Weiterflug nach Warschau. Wer sich aber nicht blicken ließ, war unsere Kundin. Zusammen mit dem Kapitän und der Stewardess wartete ich auf die Dame, die mir meinen ersten glamourösen Einsatz verschaffen sollte. Das Catering sah schon mal vielversprechend aus. Die Kundin hätte die Crew gleich mit versorgen können. Bergeweise Häppchen, optisch ansprechend aufbereitet, Fleischbällchen zum Beispiel. Außerdem Canapés, eine Auswahl unterschiedlicher Salate, jede Menge Obst, zu kleinen Kunstwerken geschnitzt. All das für nur eine Person und einen 90-minütigen Flug. Ich musste mich schon etwas zurückhalten, um nicht gleich selbst zuzugreifen. Der Champagner, der ebenfalls kistenweise ins Flugzeug gekarrt worden war, war für uns natürlich ohnehin tabu.

Schließlich ein Anruf von OPS, der *Flight Operation*: Der Flug würde an diesem Tag ausfallen. Zwar war ich derjenige, der seinen ersten Einsatz absolvierte, aber der Anfängerfehler, der zur Stornierung des Auftrags geführt hatte, war von der Kundin begangen worden: Als sie ihren Anschlussflug in Zürich gebucht hatte, hatte sie diesen für denselben Tag bestellt

wie ihren Flug aus New York. Dass dieser erste Flug aber über Nacht stattfand und mehr als acht Stunden dauerte, hatte sie nicht berücksichtigt. Der Anschlussflug würde demnach erst am Folgetag stattfinden. Sie hatte uns 24 Stunden zu früh bestellt. Und während wir hier warteten, wachte sie vermutlich gerade noch selbst darüber, dass das Personal in ihrem New Yorker Penthouse ihre Koffer korrekt packte. (Reiche Leute wohnen immer in Penthouses und *lassen* packen, wie jeder weiß. In Wirklichkeit habe ich natürlich keine Ahnung, wie Madame wohnte.)

Der Anruf morgens um halb sieben, das panische Kofferpacken und das völlig überhastete Losstürmen, der Anflug auf Zürich – all das war also erstmal umsonst gewesen. Und dann fragte man mich auch noch allen Ernstes, ob ich helfen würde, das Catering zu entsorgen. Ich helfe immer gern, aber was meinten die denn mit *entsorgen*? Sollten all die teuren, edlen Häppchen etwa einfach in den Müll geworfen werden? Am nächsten Tag würde man es selbstverständlich nicht noch einmal auftischen können, erklärte man mir, und wenn ich es nicht allein essen wollte, sollte ich nicht lange fragen, sondern zupacken und das Zeug wegwerfen, damit wir anschließend ins Hotel könnten.

Und wie ich zupackte. Das ganze gute Essen wegwerfen, das wäre ja noch schöner gewesen. Wie die meisten von uns komme ich aus einer Familie, in der das Wegwerfen von Lebensmitteln zu Recht verpönt ist. Ich fragte beim Kapitän um Erlaubnis, dann begann ich, mich am Catering zu bedienen. Dabei saß ich in der komfortablen Kabine des Flugzeugs – ein Vergnügen, für das unsere Kunden rund 4000 pro Stunde zahlen. Ich war 22 Jahre jung, mein Stoffwechsel war also in

Topform. Das Unterfangen war dennoch ehrgeizig, und Futterhilfe von den Kollegen bekam ich nicht. Die kannten solche Luxus-Caterings auch schon zur Genüge und hatten auch deshalb schlicht keine Lust darauf. Was ich nicht schaffte, packte ich mir größtenteils in Plastikbeutel, die ich mit ins Hotel nahm. Dort verdrückte ich später weitere Fleischbällchen, bis ich schließlich beim besten Willen keinen Bissen mehr in mich hineinbekam. Ohne einen Auftrag erfüllt zu haben, dafür aber bis zum Hals vollgestopft mit Nobel-Catering, saß ich schließlich in meinem Hotelzimmer. Mir war ziemlich übel von all dem Essen, und so richtig glamourös kam mir das Ganze letztlich nicht vor, wenn es auch unserer Unterkunft an Komfort nicht mangelte.

Das war er nun also gewesen, mein Einstieg in ein Berufsleben, das ich mir so glamourös vorgestellt hatte: ein überstürzter Aufbruch, ein Leerflug, ein stornierter Auftrag und eine Schlacht am kalten Büffet, bei der ich ganz auf mich allein gestellt war. Wie gesagt: Ich hatte es mir anders vorgestellt. Mit 22 hat man eben nicht nur einen guten Stoffwechsel, sondern auch noch Träume. In den nächsten Wochen und Monaten sollte ich lernen, was die Kollegen meinten, als sie mir sagten: »Du sitzt zwar vorne im Cockpit, aber die, die hinten sitzen, die haben es geschafft.« Denn natürlich waren wir nur das Personal für all die Alt- und Neureichen, für Politiker, für Rockstars und Hollywood-Schauspielerinnen, die nicht lange nachdenken mussten, bevor sie ein Flugzeug bestellten, um ein Wochenende in Südeuropa zu verbringen. Wir waren quasi Zaungäste des Glamours, und das, was für uns abfiel, war Arbeit und eine Menge Anekdoten. Und Fleischbällchen – hatte ich die erwähnt?

KAPITEL



**ACHTERBAHN-ARCHITEKT
UND ANDERE ZAUBERHAFTE
BERUFSWÜNSCHE**

Es gibt Berufe, die ziehen immer wieder die Frage nach sich, wie man dort gelandet sei. Hutmacher oder Fußchirurgin dürften dazu zählen. Jobs eben, von denen die Öffentlichkeit eher selten etwas mitbekommt und auf die man auch bei der Berufsorientierung nicht unbedingt hingewiesen wird. Bei einem Piloten gehen allerdings die meisten Menschen davon aus, dass er schon als Vierjähriger vom Fliegen geträumt hat. Es ist einer dieser klassischen Wunschberufe von kleinen Kindern, und nicht wenige meiner Kolleginnen und Kollegen wussten tatsächlich schon, was sie mal werden wollten, bevor sie richtig Lesen und Schreiben konnten.

Mein erster Berufswunsch war: Zauberer. Ich wollte die Menschen verblüffen, sie zum Staunen bringen – und ganz bestimmt erklärte ich mir viele der Tricks damals noch selbst mit Magie. Das Idol meiner Kindheitstage war David Copperfield, der Anfang der Neunziger noch so prominent war, dass er abendfüllende Shows auf RTL bestreiten durfte, richtige Spektakel, bei denen er ganze Züge verschwinden ließ. Was mich allerdings am meisten beeindruckte, war ein Trick, bei dem der Meister über die Bühne flog. Ohne jedes erkennbare Hilfsmittel hob er ab – einfach so –, flog in Glaskästen hinein und beförderte in seinen Armen attraktive junge Damen in die Lüfte. Als kleiner Junge hatte ich in Frankfurt sogar die Gelegenheit, eine seiner Shows live zu sehen, und insbesondere von dieser Nummer war ich tief beeindruckt. Es dauerte danach nur noch ein paar Jahre, bis der Magier-Markt dann gänzlich in den Händen eines Brille tragenden Neunmalklugen namens Harry Potter lag. Aber in Hogwarts wäre ich vermutlich im Hause Ravenclaw gelandet, oder gar bei den Hufflepuffs. Und dort sitzt man ja nun wirklich nicht vorne, sondern ist für sieben Bücher

und acht Filme auf eine völlig unbedeutende Nebenrolle gebucht. (Machen wir uns außerdem nichts vor: Selbst mit einem Nimbus 2000 ist das Fliegen auf einem Besen nichts, was man irgendwie mit Glamour in Verbindung bringen könnte. Nicht an einer Schule, deren Name ins Deutsche übersetzt »Schweinevarzen« heißt.) So geriet der Wunsch, Zauberer zu werden, irgendwann in den Hintergrund.

Generell wollte ich damals etwas Kreatives machen. Ich wollte mich künstlerisch austoben. Später orientierten sich die Ideen für meine berufliche Zukunft dann eher an den Talenten und Vorlieben, die ich auf dem Arbeitsmarkt auch tatsächlich zu Geld machen könnte. Wie fast alle in meiner Familie war auch ich immer schon technisch und auch handwerklich ziemlich begabt. Mein Vater hat unser Haus quasi im Alleingang um- und ausgebaut; mein Opa werkelte damals ständig an Autos und Motorrädern rum. Und Klein-Patrick war immer dabei, schaute den Erwachsenen über die Schulter und packte natürlich auch mit an, wann immer sich eine Gelegenheit bot. Das war sehr inspirierend für mich. Ich wollte unbedingt Achterbahnen oder Autos designen. Auch Flugzeuge hätte ich mir vorstellen können. Irgendwer musste das schließlich machen, oder etwa nicht? Immerzu zeichnete ich kleine Skizzen, mit denen ich meine Ideen verewigte. Mein Hang zum Technischen und meine kreative Ader fanden hier auf ziemlich ideale Weise zusammen. Aber als ich mich später, als ich etwas älter war, damit befasste, wie ich dieses Hobby zu meinem Beruf machen könnte, fand ich die Aussichten eher abschreckend. Es mangelte mir vielleicht nicht an technischem Verständnis, aber ein langes, theoretisches Studium, garniert mit zahlreichen Praktika, passte nicht zu meinem Wesen. Ich war immer

schon eher ein Macher gewesen. Und ich wollte den Nutzen meiner Arbeit direkt erfahren. Wer Autos und Flugzeuge designt, verbringt Ewigkeiten am Zeichenbrett und kann am Ende meist nicht mal die Früchte seines Schaffens kosten.

Flugzeuge liebte ich seit meinen frühen Kindheitstagen. Zahlreiche Wochenenden hatte ich mit meiner Familie auf den Flugfeldern rund um Frankfurt/Main verbracht. Wir wohnten nicht weit entfernt in einer kleinen Stadt, und es gab oft Flugschauen oder ähnliche Veranstaltungen, bei denen ich zusehen konnte, wie tollkühne Piloten in kleine Blechflieger stiegen und waghalsige Manöver flogen. Wir Kinder – mein kleiner Bruder und ich, aber auch all die anderen – fanden das absolut beeindruckend. Natürlich malten sich viele von uns aus, wie es wäre, im Cockpit zu sitzen und durch die Wolkendecke zu stoßen. Ich war fasziniert und im selben Moment auch traurig, weil ich selbst nicht derjenige war, der die Flugzeuge steuerte.

Mein Vater war es, der mich Jahre später auf die Idee brachte, eine Ausbildung zum Piloten zu machen. Er selbst hatte immer von diesem Beruf geträumt. Sein Werdegang führte ihn in eine andere Richtung; er ist heute im Bereich Finanzen und Software tätig. Aber sein schlichter, vermutlich ziemlich spontan geäußelter Vorschlag – »Mach doch den Pilotenschein!« – brachte etwas in mir zum Klingen. Ich war damals 18 Jahre alt und hatte das Abitur fast schon in der Tasche. Es war also an der Zeit, dass meine Zukunftspläne Form annahmen. Mein Vater rannte bei mir quasi offene Türen ein. Ich wusste schnell: Pilot passt zu mir, das will ich gerne versuchen. Also fing ich an, mich zu informieren, wie so eine Aus-

bildung abläuft, welche Anforderungen es gibt und so weiter. Der Begriff »Ausbildung« ist insofern nicht optimal, als dass es sich hierbei um keinen staatlich anerkannten Ausbildungsberuf handelt. Statt eine entsprechend geregelte dreijährige, halb schulische, halb betriebliche Ausbildung zu absolvieren, ist es – je nach Schulungsformat – möglich, in teilweise nur 18 Monaten eine Lizenz zum Fliegen kommerzieller Maschinen zu erwerben. (Der Begriff »erwerben« wiederum ist insofern nicht optimal, als dass man natürlich kein Geld auf den Tisch legt und die Sache damit erledigt ist. Aber zu den konkreten Anforderungen später mehr ...)

Kleine Bruchlandung vor dem Abheben: Der Weg zur Ausbildung

Wer im Jahr 2006 nach Informationen zur Pilotenausbildung in Deutschland suchte, landete schnell bei der Lufthansa, die einen finanzierten Lehrgang anbot. Dieser sollte etwa 24 Monate dauern; am Ende hätte man dann die nötigen Skills, um prinzipiell vom Sportflieger bis zum Airbus alle erdenklichen Maschinen zu steuern (wobei für die großen Modelle zusätzliche Schulungen erforderlich wären). Um sich für die kostenfreie Ausbildung zu qualifizieren, musste man einen umfangreichen Einstellungstest absolvieren. Ich hatte zwar gerade erst meinen Zivildienst in einem Kindergarten begonnen, aber was hatte ich schon zu verlieren? Ich meldete mich für den Eignungstest an, der in Hamburg stattfinden sollte, und zwar beim DLR, dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt.

Nun bringen wohl die wenigsten, die sich für eine Pilotenausbildung bewerben, Vorkenntnisse mit. Aber da ich seit jeher sehr zielstrebig bin und vor keiner Anstrengung zurückschreke, wenn ich mir etwas in den Kopf gesetzt habe, lernte ich wie besessen alles, was ich lernen konnte. Es gab dafür eine eigens für Pilotenanwärter entwickelte Software, damals noch auf CD-ROM, die ich mir kaufte. Gedächtnistraining, komplexes Kopfrechnen und Mathematik, Reaktionsvermögen, Persönlichkeitstests. Ich büffelte beinahe ununterbrochen. Der Eignungstest sollte an zwei Tagen stattfinden. Als ich endlich die Reise nach Hamburg antrat, war ich bestens vorbereitet ...

... und legte direkt bei der ersten Prüfung eine Bruchlandung hin. Es lag nicht an mangelnder Vorbereitung, es war ein klassischer Fall von Prüfungsangst. Plötzlich war ich vollkommen abgelenkt von diesem freudlosen Raum, in den man 40 einander fremde Prüflinge gesetzt hatte. Überall unbekannte Gesichter, und jeder Einzelne von uns schien fest entschlossen, sich gegen die anderen durchzusetzen, komme, was wolle. Außerdem: stickige Luft, kaltes Licht aus Neonröhren, eine nervöse Stimmung, die sich wie ein Virus ausbreitete – und mit einem Mal war ich nicht mehr in der Lage, mich auf die Aufgabe zu konzentrieren. Es galt, sich Buchstabenreihen einzuprägen, die kurz eingblendet wurden und dann später von uns aufgeschrieben werden mussten. Ich bastelte mir Eselsbrücken, indem ich mir passende Sätze zurechtlegte. Lautete die Reihe beispielsweise »HBVADPF«, versuchte ich, mir »Heino betet vorm Altar des Pfarrers Friedrich« einzuprägen, solche Sachen. Vermutlich brachte mich das nur noch mehr durcheinander, da ich die Methode vorher nicht geübt hatte. Alles musste unglaublich schnell gehen, die Buchstabenrei-

hen wurden immer länger und meine Nervosität gewann die Oberhand. An dieser einen Prüfung scheiterte ich so spektakulär, dass ich nicht in der Lage war, die fehlenden Punkte mit anderen Prüfungen, in denen ich deutlich besser abschnitt, auszugleichen.

Ich war kaum überrascht, als ich bald darauf erfuhr, dass ich durch den Eignungstest gerasselt war. Meine unerwartet einsetzende Prüfungsangst und diese verfluchten Buchstabenreihen hatten meinem Traum ein jähes Ende bereitet. Ich war absolut niedergeschlagen und hatte keine Idee, was als Nächstes kommen sollte. In den vergangenen Wochen hatte ich meine ganze Energie in die Prüfungsvorbereitung gesteckt. Seit Monaten war die Vorstellung, Pilot zu werden, mein Antrieb gewesen. Und nun? Nichts.

Ein Freund machte mich schließlich darauf aufmerksam, dass eine Flugschule in Frankfurt, ein Tochterunternehmen der Lufthansa, einen privaten Ausbildungsgang anbot. Damals firmierte die Schule unter dem Namen InterCockpit, heute ist sie Teil der *European Flight Academy* (EFA), die die Flugschulen der Lufthansa-Gruppe in Deutschland, der Schweiz und den USA bündelt. Das Ganze war ähnlich aufgebaut wie das Training, auf das ich mich erfolglos beworben hatte, nur würde es an anderen Orten stattfinden – und die Auszubildenden bekamen keine Förderung, sondern mussten alles selbst finanzieren. Die Gesamtkosten würden sich auf mehr als 70 000 Euro belaufen. Ich wägte meine Möglichkeiten ab. Ich befragte Leute, die sich aktuell in der Ausbildung dort befanden, um herauszufinden, ob es auch für mich die passende Adresse wäre. (Leider gab es damals noch keine sozialen Medien und demzufolge auch kein Instagram-Profil ei-

nes jungen Piloten, der seine Follower ausführlich über seine Arbeit informiert ...)

Was ich bei meinen kleinen Interviews in Erfahrung brachte, gab mir ein wirklich gutes Gefühl. Es handelte sich um einen Vollzeit-Lehrgang, aber dennoch würde es mir vielleicht sogar möglich sein, nebenher ein wenig zu jobben. Außerdem würde ich zumindest für die Schulungseinheiten, die in Frankfurt stattfinden sollten, zu Hause wohnen und dadurch viel Geld sparen können. Daran, dass ich wirklich Pilot werden wollte, zweifelte ich ohnehin nicht. Die nicht bestandene Prüfung hatte mich davon kein Stück weit abbringen können. Ich wusste, dass ich mich nur hatte verunsichern lassen.

Trotzdem – und das schien mir das größte Problem zu sein – war ich weit davon entfernt, das nötige Geld aufzutreiben zu können. Meine Eltern sahen die Sache pragmatisch: Hätte ich studiert, so hätte ich kein BAföG beziehen können und wäre stattdessen auf ihre finanzielle Unterstützung angewiesen gewesen. Ein Studium von 6 Jahren oder mehr hätte sie eine beachtliche Summe gekostet, die am Ende vermutlich ähnlich hoch gewesen wäre wie die Kosten für eine Pilotenausbildung. Warum also das Geld nicht gleich in diesen Lehrgang investieren? Wir waren keine reiche Familie – 70 000 Euro waren für meine Eltern eine wirklich große Summe. Gleichzeitig ist mir klar, dass andere Familien so viel Geld schlicht nicht hätten aufbringen können. Letztendlich war ich also in einer eher privilegierten Position, und dafür bin ich dankbar. Sie erlaubte mir den frühen Start in eine fundierte Ausbildung für einen Beruf, der mir eine ziemlich sichere Zukunft bieten würde.

Ich reichte meine Bewerbung ein und begann einmal mehr damit, mich auf die Eignungsprüfung vorzubereiten, die natür-